



**ZARZĄD**

**PREZES**

Andrzej Płonka  
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

**WICEPREZESI**

Tadeusz Chrzan  
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski  
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz  
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń  
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Maćkiewicz  
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski  
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski  
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski  
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

**CZŁONKOWIE**

Mariusz Bieniek  
POWIAT PŁOCKI

Mirosław Czapa  
POWIAT MALBORSKI

Jarosław Dudkowiak  
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar  
MIASTO NA PRAWACH POWIATU  
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak  
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki  
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka  
POWIAT KRAKOWSKI

Andrzej Połępa  
POWIAT BRZESKI

Dariusz Szustek  
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski  
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj  
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki  
POWIAT GARWOLIŃSKI

**KOMISJA REWIZYJNA**

**PRZEWODNICZĄCY**

Józef Swaczyna  
POWIAT STRZELECKI

**Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO**

Andrzej Szymanek  
POWIAT WIERUSZOWSKI

**CZŁONKOWIE**

Zdzisław Brezeń  
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek  
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański  
POWIAT CHELMIŃSKI

Andrzej Opala  
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka  
POWIAT RADOMSKI

Bogdan Zieliński  
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

**DYREKTOR BIURA**

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/73/21

Warszawa, 23 marca 2021 roku

Szanowni Panowie  
**Senatorowie – członkowie senackiej  
Komisji Samorządu Terytorialnego  
i Administracji Państwowej**

Szanowni Panowie Senatorowie,

w nawiązaniu do toczących się w Senacie prac nad ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych ustaw (druk senacki nr 337, Senat X kadencji) oraz w nawiązaniu do posiedzenia senackiej Komisji Infrastruktury, które odbyło się 19 marca 2021 r. i na którym to posiedzeniu nasze argumenty nie znalazły uznania, niniejszym przekazuję sygnalizację naszych wątpliwości związanych z wskazaną ustawą.

1. W Ocenie Skutków Regulacji na etapie przedłożenia projektu do Sejmu wskazano, że projekt został zaopiniowany pozytywnie przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Nie uwzględniono jednak tego, że opinia pozytywna została wydana przy zastrzeżeniu negatywnego stanowiska Związku Powiatów Polskich do przedmiotowego projektu – z uwagi na proponowane zmiany w art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto w toku prac parlamentarnych przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury wskazywali, że w ramach opiniowania projektu przez KWRiST praktycznie nie było żadnych uwag. W tym kontekście chcemy zaznaczyć, że uwagi do projektu zgłaszał wtedy nie tylko Związek Powiatów Polskich.

Stąd też gdybyśmy mieli do czynienia „tylko” z błędnym wskazaniem w OSR, to skala problemu byłaby mniejsza – natomiast w momencie, gdy takie informacje są przekazywane w ramach prac parlamentarnych, to budzi to nasz zdecydowany sprzeciw.

2. Sedno problemu, czyli art. 1 pkt 18 ustawy – zmieniającej art. 130a ust. 6a Prawa o ruchu drogowym, regulujący maksymalne wysokości stawek kwotowych opłat za usunięcie i parkowanie pojazdu oraz art. 5 ustawy – dotyczący zachowania mocy przez uchwały rad powiatów podjęte na podstawie art. 130a ust. 6 Prawa o ruchu drogowym.

Nasze negatywne stanowisko w ramach prac KWRiST związane było z problematyką usuwania („odholowywania”) hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Projektowane przepisy przewidują w tym zakresie korzystanie ze „zwykłej” procedury z art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, która to jest stosowana przy odholowywaniu np. samochodów. Uważamy, że jest to – kolokwialnie rzecz ujmując – strzelanie do wróbla z armaty.

Problem związany z hulajnogami elektrycznymi jest następujący: urządzenia te w przypadku podniesienia ich z ziemi przez osobę postronną, która nie wykupiła dostępu do przejazdu hulajnogą, wydają bardzo silne sygnały dźwiękowe. Równocześnie są to na tyle lekkie i poręczne urządzenia, że wystarczającym byłoby ich przestawienie przez funkcjonariuszy służb na miejsce, w którym nie stanowią zagrożenia. Do tego celu niezbędne byłoby zapewnienie służbom dostępu do aplikacji mobilnej w takim zakresie, aby było możliwe unieszkodliwienie „głośnego” zabezpieczenia. Ponadto chcemy zaznaczyć, że nawet jeśli służby nie będą wykonywały wskazanych czynności (co byłoby najbardziej logiczne z punktu widzenia szeroko pojętej racjonalności), to przedsiębiorca realizujący na podstawie umowy z powiatem zadania z art. 130a Prawa o ruchu drogowym i tak powinien mieć zapewniony dostęp do aplikacji mobilnej – w celu zapewnienia sprawnego usuwania przedmiotowego sprzętu – co należałoby wziąć pod uwagę w przypadku nieuwzględnienia naszej podstawowej propozycji.

Panowie Senatorowie związani ze środowiskiem samorządowym doskonale zdają sobie sprawę z tego, że jako j.s.t. nie uchylamy się od odpowiedzialności za szeroko pojęty interes publiczny. Chcemy jednak, aby był on uwzględniany i chroniony w sposób efektywny. Angażowanie sił i środków samorządowych w obszarze, w którym jest to – delikatnie rzecz ujmując – niezbyt potrzebne, powoduje, że tych sił i środków (z racji tego, iż są ograniczone) może zabraknąć przy wykonywaniu zadań, które są naprawdę potrzebne i ważne.

W związku z powyższym proponujemy dokonanie następującej poprawki:

1) w art. 1 pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) po art. 130a dodaje się art. 130aa:

„Art. 130aa. 1. W odniesieniu do hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego usunięcie pojazdu z drogi w sytuacjach, o których mowa w art. 130a ust. 1, 2 i 3, następuje poprzez podjęcie przez osoby, o których mowa w art. 130a ust. 4, czynności w postaci:

1) przestawienia w odpowiednie miejsce – w przypadku wyraźnego oznakowania hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego jako własności przedsiębiorcy;

2) zastosowania przepisów ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o rzeczach znalezionych – w przypadkach innych niż te, o których mowa w pkt 1.

2. W celu zapewnienia sprawnego wykonywania zadań przez osoby, o których mowa w art. 130a ust. 4, przedsiębiorcy, o których mowa w ust. 1 pkt 1, zapewniają tym osobom dostęp do aplikacji mobilnej służącej wypożyczeniu hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego w zakresie niezbędnym do wyłączenia zabezpieczeń chroniących przed kradzieżą”;

2) uchyla się art. 5.”.

### 3. Art. 6 – określający termin wejścia w życie ustawy

Pierwotnie projekt przewidywał *vacatio legis* na poziomie 60 dni, co w naszej ocenie było i tak dość krótkim okresem. Obecnie ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. Przewidywana przez projektodawców zmiana w zakresie art. 130a Prawa o ruchu drogowym wymaga np. dostosowania uchwał rad powiatów, podejmowanych na podstawie art. 130a ust. 6 Prawa o ruchu drogowym. Idąc dalej wymaga dostosowania umów zawartych przez powiaty na wykonywanie czynności związanych z usuwaniem i parkowaniem pojazdów. Wreszcie wymaga również dostosowania obwieszczenia Ministra Finansów w sprawie ogłoszenia obowiązujących w 2021 r. maksymalnych stawek opłat za usunięcie pojazdu z drogi i jego parkowanie na parkingu strzeżonym. 30 dni to stanowczo za mało – szczególnie jeśli zważy się na fakt, że prace nad projektem były pracami wielomiesięcznymi, w toku których zakładano przywołane wcześniej 60 dni czasu „spoczywania prawa”.

Jeżeli zatem w ustawie pozostawiona zostanie konieczność zastosowania do hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego klasycznej procedury odholowywania pojazdów, to przedmiotowy okres należy w naszej ocenie wydłużyć. Odwołujemy się przy tym do Panów doświadczenia i wiedzy. Każdy, kto zna funkcjonowanie samorządu w praktyce wie o tym, jak dezorganizująca dla pracy danej jednostki jest konieczność bardzo szybkiego wdrażania zmian uchwalonych przez ustawodawcę. Nie mówiąc o tym, że nawet przy narzuceniu bardzo szybkiego tempa można – przy obecnej *vacatio legis* – nie zdążyć z ich wdrożeniem.

Z poważaniem

Prezes Zarządu  
Związku Powiatów Polskich  
Andrzej Płonka

